



# DEL SECTOR DE LA AVENIDA DEL GENERALISIMO DE MADRID



Vista aérea de la avenida del Generalísimo. (Foto T. A. F.)

Conferencia leída por el arquitecto Pedro Bidagor en la sesión de Crítica de Arquitectura del mes de marzo de 1951

El sector de la avenida del Generalísimo tiene una importancia excepcional en el desarrollo de Madrid. Por una parte, comprende los únicos terrenos que se extienden en el ensanche de la ciudad sin ningún obstáculo intermedio, siendo providencial que hayan podido permanecer libres hasta nuestros días, rodeados como están de las zonas suburbanas de Cuatro Caminos y de la colonia de Chamartín. Por otra parte, y en el orden funcional, se asigna a este sector, dentro del conjunto del Plan, no solamente el destino de ser la zona mejor situada, hacia donde la ciudad crece de una manera natural, sino que se pretende nada menos que preparar en él un segundo centro comercial de la ciudad.

Al plantearse en el Plan General de Ordenación de Madrid la totalidad de los problemas urbanísticos que afectan a la organización de la capital, se consideró como uno de los más fundamentales el de la organización de los centros comerciales. Durante varias generaciones el tema urbanístico más repetido por sucesivos arquitectos era el de la reforma interior de Madrid, concebida como un conjunto de vías que con el mismo espíritu que la avenida de José Antonio creaban en el casco viejo de la ciudad unas posibilidades circulatorias cuya intención esencial era localizar en ellas la vida comercial. Dentro del planeamiento general de Madrid, se consideró que esta orientación estaba equivocada, porque la función de las grandes vías requería una acumulación de masas de edificación y de usos comerciales de tal orden, que sus necesidades circulatorias superaban ampliamente las posibilidades que ofrecían las nuevas avenidas de 25, 30 y 35 metros. La experiencia nos ha enseñado que el problema de tráfico más grave en la actualidad es la propia avenida de José Antonio, aun cuando la congestión durante estos años no ha sido excesiva, debido a la escasez de vehículos existente. Es fácil prever que, en el momento que los coches de Madrid se multipliquen tres o más veces, la congestión de la Gran Vía será total y su incomodidad como centro comercial extraordinaria.

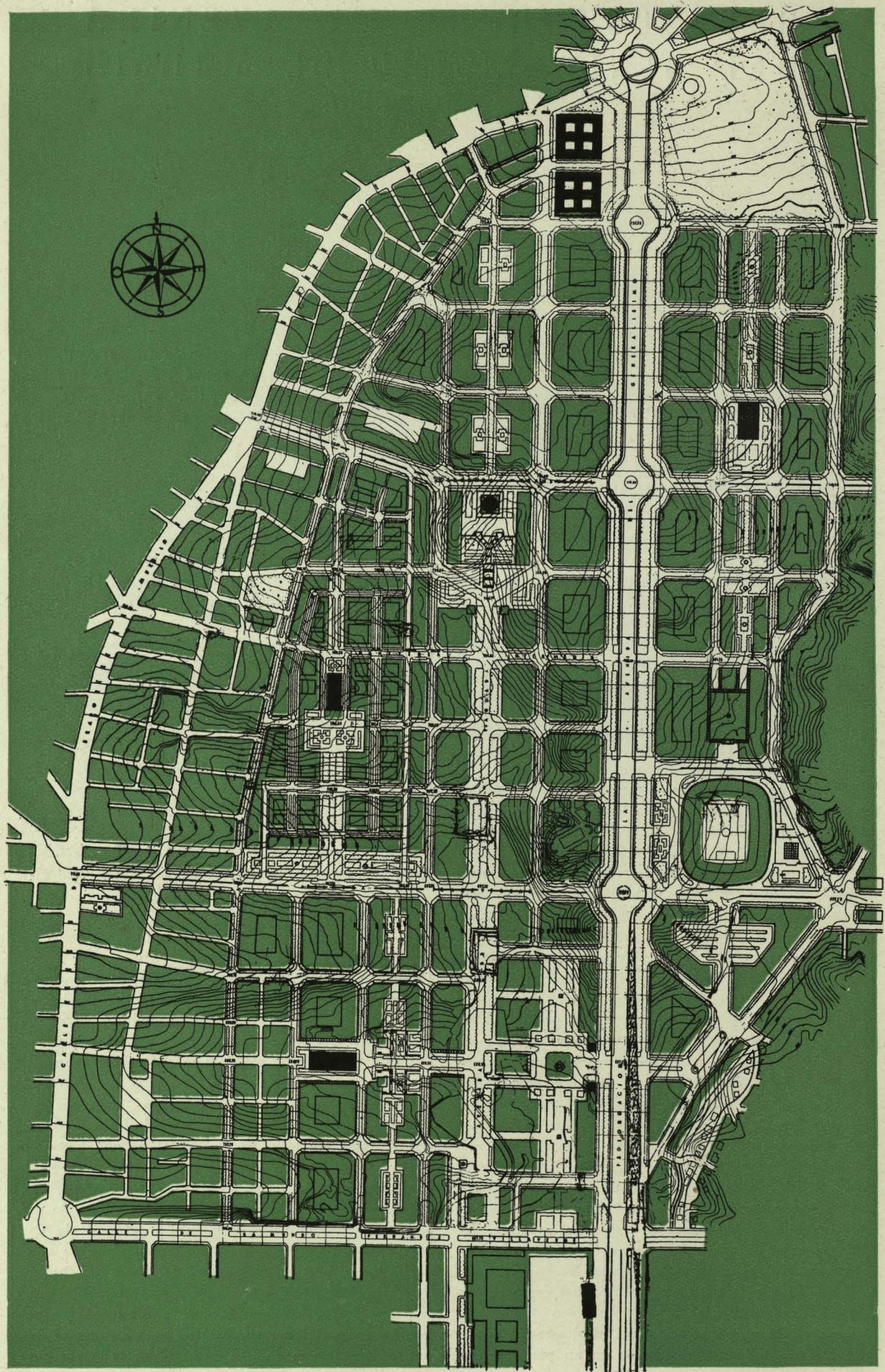
Como el Plan de Madrid prevé el desarrollo de la ciudad para triplicar su población en un plazo de se-

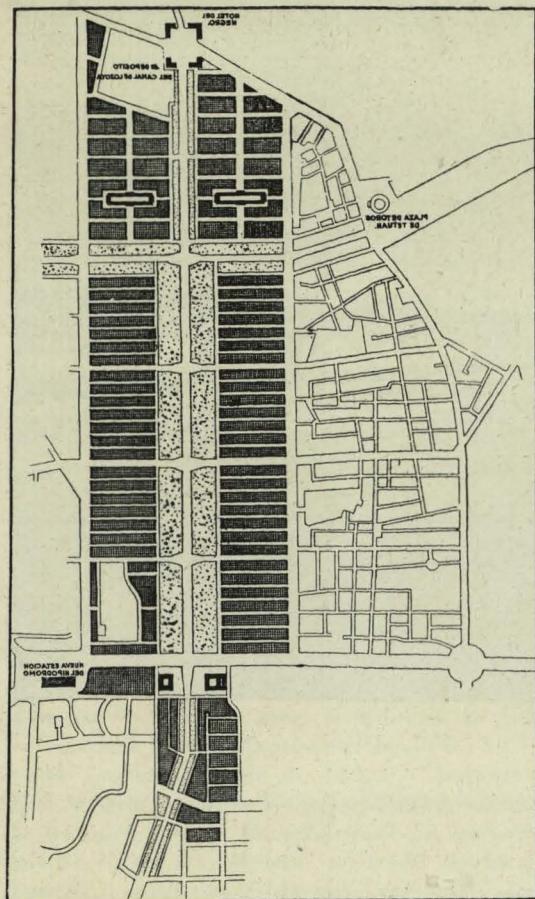
senta años, hay que pensar que la zona comercial ha de multiplicarse en una proporción por lo menos análoga y, por tanto, resultaba necesario prever la localización de este desarrollo comercial. Las directrices del Plan en este aspecto corresponden a las tres ideas siguientes:

En primer lugar, no es posible cortar radicalmente el incremento comercial de la ciudad antigua, mucho menos cuando la morfología general del centro hace conveniente alguna reforma interior moderada. En segundo lugar, se prevé una cierta descentralización, favoreciendo el desarrollo de sectores comerciales, de acuerdo con las tendencias naturales iniciadas espontáneamente. Está a la vista el desarrollo del barrio de Salamanca y el de la glorieta de Bilbao y Vallehermoso. Pues bien: además de esto se entendió indispensable favorecer la creación de un centro nuevo en el que el ambiente urbano fuera más apropiado que el de las zonas del casco viejo y del ensanche, para favorecer plenamente las necesidades de un centro comercial moderno.

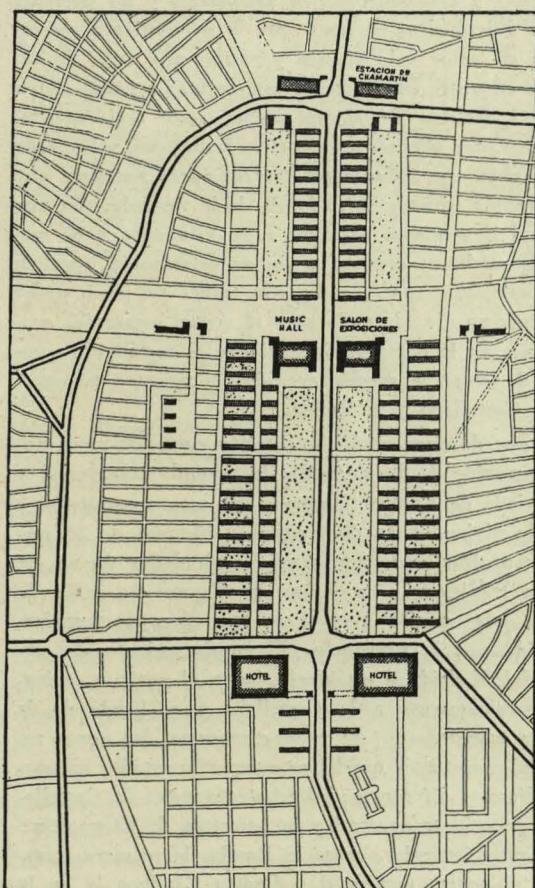
Nos encontramos, por tanto, en la Castellana con unos terrenos libres, magníficamente situados, atravesados por la mitad por el eje norte-sur de la ciudad y en el sentido en que ésta crece. En este sector privilegiado hemos de crear un ensanche que, sin más condiciones, estaría llamado a ser el elemento urbano más importante de España en los próximos cincuenta años. Pero que además entendemos que ha de situarse ahí el centro comercial de más categoría de la capital y, por tanto, en cierto modo, el centro comercial permanente más selecto de la nación.

El interés urbanístico de este ensanche había sido percibido ya anteriormente, y la prolongación de la Castellana fué un tema planteado por Núñez Granés y constituyó luego motivo fundamental del Concurso Internacional de 1929. Tal vez la idea más importante del anteproyecto de Zuazo y Jansen, que fué destacado en primer lugar en el concurso, fué la forma en que se destacó la importancia de este sector como la mayor posi-





## *Anteproyecto de la Técnica Municipal.*



*Anteproyecto de  
Zuazo-Jansen.*

bilidad urbanística del porvenir de la ciudad. De hecho, cuando, como consecuencia del concurso, el Ayuntamiento creó una Oficina Técnica Municipal para recoger el fruto de los trabajos presentados, esa Oficina dedicó sus mayores esfuerzos hacia el estudio del proyecto de la Castellana. Como antecedente directo, es interesante examinar la intención de las ordenaciones trazadas por Zuazo y por la Técnica Municipal.

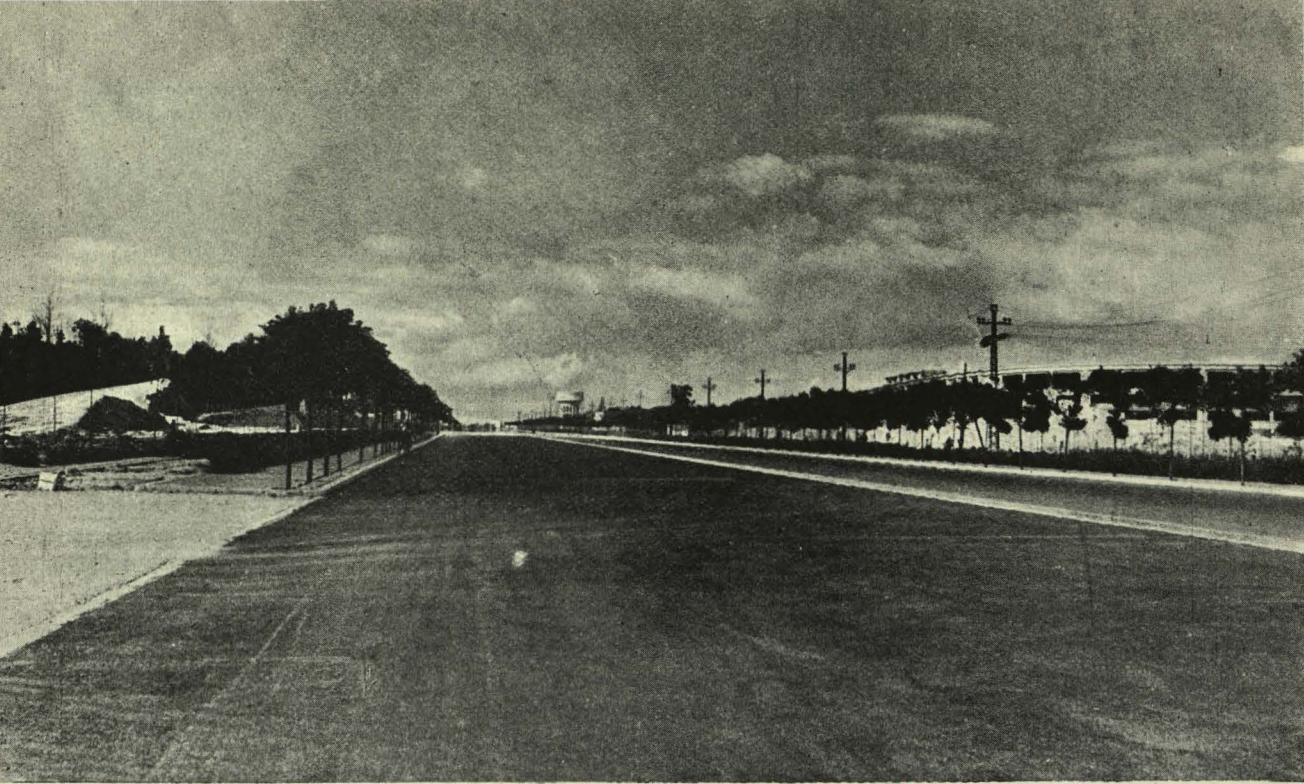
En aquel momento había también, como ahora, fórmulas internacionales de trazado, a las que forzosamente había de ajustarse quien quisiera estar a la vanguardia del movimiento arquitectónico y urbanístico.

Entonces lo que se llevaba eran los bloques de dos  
crujías dispuestos paralelamente, obedeciendo a un sis-  
tema y dejando todos los espacios intermedios como  
espacios libres públicos.

El anteproyecto de Zuazo y Jansen es un esquema en el que predomina la idea de la brillantez de composición, manejando tres elementos, que son: amplias zonas verdes, sectores residenciales de dos crujías y unos cuantos edificios públicos de tipo comercial, tales como hoteles, salón de exposiciones y *music-hall*. En este esquema se olvidan, probablemente de una manera deliberada, las dificultades reales derivadas de la topografía del terreno, de las construcciones existentes y del sentido profundamente antieconómico del anteproyecto. Cuando la Técnica Municipal quiere ajustar las ideas dentro de cauces viables, hace perder al esquema su carácter y obtiene un trazado frío, que por una parte abandona el sistema de las dos crujías, aun cuando en su rigidez siga desconociendo la movida topografía del terreno.

Posteriormente, durante los años de la República, el tema de la Castellana estaba siempre en primer lugar. La Técnica Municipal abandonó su trazado de circunstancias y defendió un paseo de la Castellana pegado a la topografía, manteniendo un ambiente estético semejante al de la avenida actual entre Colón y la Ronda. Zuazo, como arquitecto del Gabinete de Accesos y Extrarradio, organismo creado dentro del Ministerio de Obras Públicas, consiguió poner en marcha la avenida recta, y entonces surgió una nueva idea: la de crear un centro ministerial, a base de un conjunto monumental, que albergara los Ministerios de la Gobernación, Obras Públicas y Agricultura. Estos edificios ya sientan el concepto de crear un centro representativo en el norte de la ciudad.

Cuando en el año 39 la Junta de Reconstrucción de Madrid se hace cargo del Plan de la capital, la avenida recta y los Nuevos Ministerios están ya en construcción, y también lo está la obra de los Enlaces Ferroviarios, que establece un apeadero en los Nuevos Ministerios; la nueva estación del Norte, en Chamartín de la Rosa, y la estación de Clasificación, en Fuencarral.



Vista de la prolongación de la Castellana, en la avenida del Generalísimo.

El Plan de Accesos establece el eje norte-sur, recibiendo en sus extremos las autopistas de Irún y Andalucía. En tanto que este eje es muy claro, los otros accesos atraviesan la ciudad de una forma más precaria; en la mitad meridional, las autopistas de Portugal y Valencia toman contacto con el eje en la glorieta de Atocha, y en la mitad septentrional las autopistas de La Coruña y de Barcelona atraviesan la ciudad, acoplándose a vías transversales de insuficiente amplitud, tales como son la Gran Vía y la calle de Alcalá, los bulevares y la calle de Goya, las calles de Abascal y María de Molina, y resultaba conveniente establecer nuevas avenidas transversales que dispersaran el tráfico de estos accesos.

Siguiendo esta idea, el sector de la avenida del Generalísimo se cruza por dos avenidas transversales, que tienen que plegarse forzosamente a las condiciones topográficas. Estas condiciones generales y el programa ya establecido de zona comercial y zonas residenciales constituyeron la base de programa para el trazado de la nueva ordenación.

Tres ideas más constituyeron un nuevo paso en la ordenación. Estas ideas son: la conveniencia de establecer la avenida de la Vaguada, la necesidad de prever una transición adecuada entre el nuevo sector y el suburbio de Cuatro Caminos (mediante una urbanización apropiada para residencia de clase media) y la incorporación del proyecto de nuevo estadio del Real Madrid Club de Fútbol.

La avenida de la Vaguada responde al hecho de que la Castellana penetra en Madrid montada sobre una loma

con una vaguada a cada lado. La vaguada de Levante se estrecha y linda con los cerros orientados norte-sur dedicados a ciudad-jardín de Chamartín y no presenta graves dificultades, en tanto que la de Poniente corresponde al sector más amplio y recibe una serie de vaguadas afluentes en dirección este-oeste. La composición requería destacar de alguna manera este accidente topográfico para obtener perspectivas favorables, sobre todo en relación con las rasantes. Se consideró entonces que esta avenida, situada en el fondo de la vaguada, con una longitud ligeramente superior a un kilómetro y 60 metros de anchura, cerrada a ambos extremos y paralela a la Castellana, apartado de todo tráfico de paso, podía constituir un eje adecuado para el centro comercial, ampliéndole en la parte meridional con el rectángulo comprendido entre la misma avenida, la primera transversal, la Castellana y la Ronda.

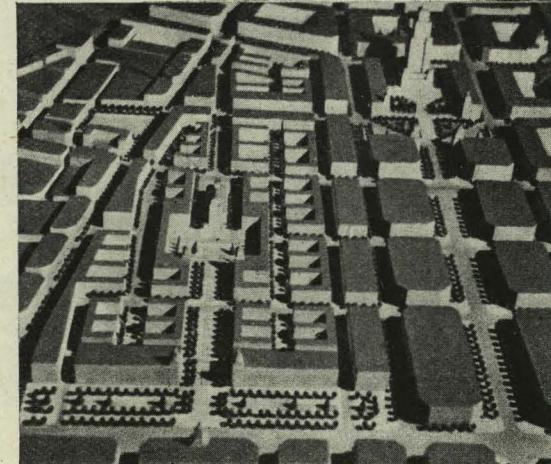
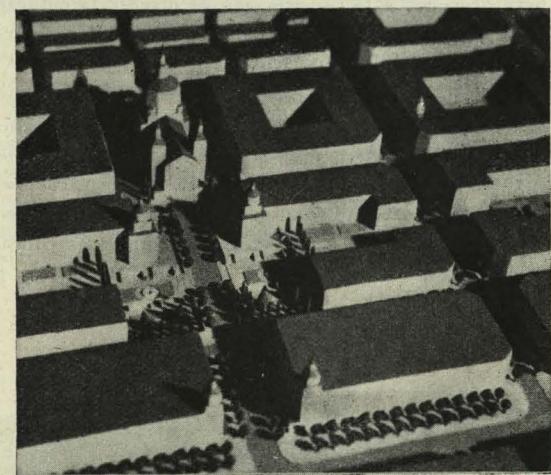
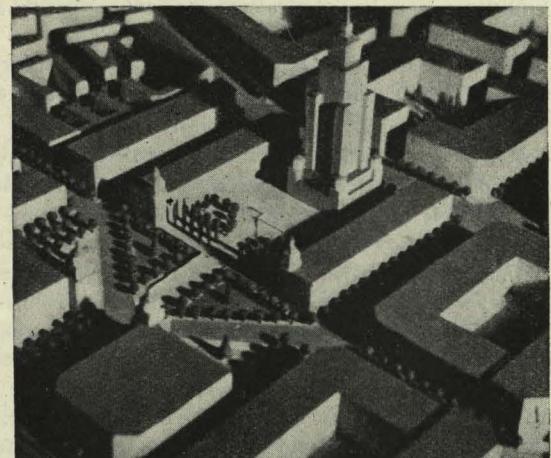
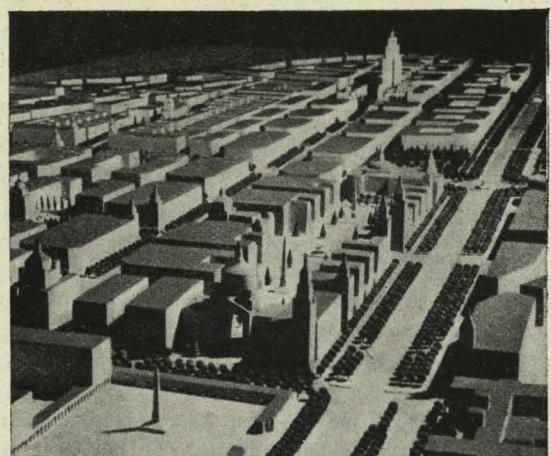
La zona de clase media se dispuso entre las manzanas de la avenida de la Vaguada, la segunda transversal y la barriada de Cuatro Caminos, con una composición a base de viviendas de dos crujías y bloques de 30 metros de profundidad, comprendidos alrededor de un eje de tipo tradicional, en el que se dispone un salón de paseos, una amplia avenida y una plaza rectangular, presidida por la parroquia. El emplazamiento del estadio del Madrid se estableció junto al antiguo, orientado paralelamente a la Castellana y al borde de la primera transversal. Con estos elementos, las zonas residenciales restantes quedaban compartimentadas en cuatro polígonos diferentes: el triángulo entre la Castellana, la primera transversal y la carretera de Chamartín; el polígono irregular, entre la Ronda, la primera transversal, el centro comercial y Cuatro Caminos, y en la

parte norte, los dos polígonos a ambos lados de la Castellana, sobre la primera transversal.

El criterio seguido en el trazado fué el de continuar el sistema tradicional de manzana cerrada con grandes patios de manzana, abriendo una gran parte de ellas, tratando de mejorar sus condiciones siguiendo el tipo de la Casa de las Flores. Como edificios públicos, y aparte las dos manzanas junto al hotel del Negro, pensadas para edificios oficiales, y las de la zona comercial, se prevén tres iglesias y un centro municipal. Todos estos edificios, se disponen aislados y frente a plazas, siguiendo criterios simples y tradicionales.

No es posible establecer un juicio sobre el acierto o desacuerdo de esta ordenación si no tenemos en cuenta un factor tan esencial como es la forma en que el proyecto ha de llevarse a la práctica. Los planes de ordenación han de trazarse de muy diferente manera, según se disponga totalmente de la propiedad del suelo y esté asimismo en una sola mano la ejecución de todas las edificaciones, o si, disponiéndose del suelo, las edificaciones quedan a merced de diferentes constructores, o bien si suelo y constructores corresponden totalmente a la iniciativa privada. La perplejidad del proyectista es enorme cuando no sabe cuál va a ser el sistema de realización y cuando no existe nadie que pueda orientarle sobre problema tan fundamental. La responsabilidad puede ser grande si, dejándose llevar por ideas urbanísticas personales que requieren el dominio total del suelo, se establece un trazado que no permite el juego normal de la urbanización y de la edificación dentro de las costumbres y de la organización económica y social establecidas. En la Castellana, como en la inmensa mayoría de los casos, no se sabía al realizar el Plan cuál habría de ser el sistema de urbanización a seguir, y parecía lo más probable que no se pudiera contar con el dominio total del suelo. Desde luego, no se veía por ningún lado la posibilidad de obtener los 200 millones de pesetas que hubiesen sido necesarios para adquirir el suelo y ni siquiera se podía saber si la gestión directora del ensanche la iba a llevar el Ayuntamiento o la Comisaría de Ordenación Urbana. Hasta ahora los hechos se han producido de la manera siguiente: el Ayuntamiento mostró en principio gran interés por el problema y el alcalde intentó formar una gran asociación de propietarios y Ayuntamiento para repartir justamente los beneficios entre los propietarios y conseguir una compensación a la actividad municipal, pero estas gestiones fracasaron. Entonces la Comisaría, considerando que no podía dejarse de la mano una cierta dirección y vigilancia de la forma en que se ejecutara el ensanche, para lo que era en primer lugar indispensable tener algún arma para intervenir en la política de suelo, estudió el Reglamento, que fué aprobado por decreto de 13 de febrero de 1948, en el que se establecen las normas a que han de sujetarse los propietarios para la urbanización y edificación del sector.

En este Reglamento se divide el conjunto en tres polígonos: uno, el que comprende la zona comercial, del que se dice que se regirá por normas especiales que se



señalarán oportunamente, con lo que por ahora queda prácticamente inmovilizado; otro, destinado a viviendas de clase media, sometido a expropiación total por la Comisión de Urbanismo, y el resto, regido por una serie de disposiciones que se contienen en el decreto.

El polígono destinado a viviendas de la clase media ha sido ya adquirido y urbanizado por la Comisión de Urbanismo, invirtiéndose en él una cifra alrededor de los 35 millones; están ya en ejecución numerosas construcciones, cuyo número aumentará rápidamente, pues, a pesar de la coyuntura económica tan desfavorable de estos años, la solicitud de terrenos para construir en esta zona es numerosa.

Los terrenos se adjudican a las entidades oficiales a precios de coste, mediante autorización del Consejo de ministros, y a los particulares mediante subasta, partiendo del precio de coste como tipo de la misma. En todos los casos, la adjudicación está condicionada a comenzar la edificación en un plazo máximo de un año.

En el resto del sector se ha querido evitar, por una parte, la especulación del suelo, y por otra, la construcción anárquica que dispersara unos cuantos edificios con grandes medianerías por toda la superficie del ensanche. Para conseguirlo se ha establecido una prelación de manzanas y un sistema de coacción a los propietarios consistente en señalar a los propietarios de una manzana declarada como de interés el dilema de construir la totalidad de la manzana, cediendo el espacio de calles correspondientes y contribuyendo a los gastos de urbanización, o, en caso de renuncia, la expropiación. En las manzanas no declaradas de interés el único medio para proceder a la construcción es ofrecer la edificación total en las mismas condiciones de concesión de espacios viales y de participación en la urbanización.

De esta manera se pretende tener constantemente en manos de la Comisaría los terrenos correspondientes a una o dos manzanas, las que más interesan a la ciudad, cuyos solares estén a disposición de los constructores a precios de coste, sujetando, en cambio, el precio en el resto, en razón de la necesidad de cumplir las condiciones anteriormente expuestas, que no son fáciles para todo el mundo.

En el momento actual están en trámite para su inmediata ejecución seis manzanas, cuyos propietarios están dispuestos a cumplir las condiciones estipuladas, y está en proceso de expropiación la manzana que hace esquina de la Castellana con la carretera de Chamartín.

Exposto así en su conjunto el problema de la Castellana, voy a intentar formular la crítica del Plan.

Para ello voy a dar por bueno cuanto se refiere a las determinantes que el Plan General señala para el sector; es decir, todo lo que se refiere a la avenida principal y al programa derivado del centro comercial.

El simple examen del trazado o de la maqueta acusa inmediatamente que la composición obedece a un sistema tradicional y que en él no se recoge nada del espíritu que domina en los planes extranjeros, no solamente de estos últimos años, pero ni siquiera el de los últimos treinta años. El Plan está hecho al margen de las inquietudes modernas en esta materia y desarrolla, mejorándolo, el mismo sistema de trazado regular y manzanas más o menos cerradas de los ensanches del siglo pasado. Veamos en qué consisten estas mejoras para examinar a continuación lo que se podría haber hecho de haberse incorporado total o parcialmente a las corrientes modernas.

Las características del trazado dentro de la línea seguida pueden resumirse en dos: una responde a una preocupación de composición y otra a la de establecer una cierta mejora dentro del mismo sistema de edificación densa en bloques. En el Plan hay una serie de ejes parciales compuestos a base de avenidas, plazas y edificios públicos siempre en disposición simétrica y obedeciendo a trazados muy sencillos, casi ingenuos. Pueden señalarse cinco ejes de este tipo: el de la avenida de la Vaguada, al que ya antes se ha hecho referencia, cuyas perspectivas están cerradas por un rascacielos en la parte norte, en una cota alta, y por un edificio público junto a los Nuevos Ministerios, alrededor del cual se enlaza, además, la avenida con la calle posterior de los Nuevos Ministerios, que está proyectada con gran importancia a partir de Ríos Rosas; un segundo eje es la transversal de la zona comercial, rematado por una iglesia, que corresponde a la basílica, en



Aspecto de la avenida del Generalísimo, enfrente al campo del Real Madrid C. de F.

construcción, de la Merced; el tercero se halla en zona de clase media y su urbanización se halla ya realizada; el cuarto se encuentra en la zona residencial de la parte nordeste, y, por último, el eje del estadio se halla prolongado al norte y al sur del edificio. Las plazas circulares de los cruces de la avenida del Generalísimo con las transversales, impuestas por la Jefatura de Obras Públicas, contribuyen a acentuar el sentido antiguo de la composición.

La mejora en el sistema consiste en que las calles son más anchas, ya que la anchura mínima es de 20 metros y la mayor parte son más anchas. Los patios centrales de las 24 manzanas son ya una mejora respecto a la situación de la inmensa mayoría de las manzanas del ensanche; además se han abierto 16 manzanas, quedando los patios interiores como jardines, en contacto con la vía pública, y en el sector de la clase media la edificación corresponde en una gran proporción al tipo de dos crujías, siendo el resto de manzanas en línea de treinta metros de profundidad. Evidentemente todo esto supone una mejora sustancial sobre todos los ensanches existentes en la actualidad, tanto en Madrid como en el resto de España.

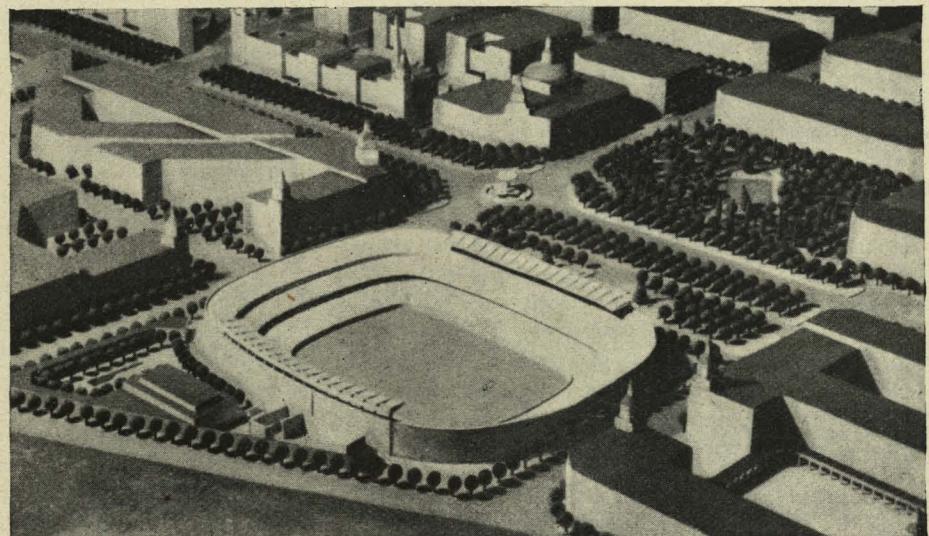
Ahora bien: es evidente que se pudo haber proyectado una composición más actual, que hubiera respondido a unas normas tales como las siguientes: supresión de patios en toda la zona residencial, disposición de bloques de edificación con mucha mayor soltura y procurando enmarcarlos dentro de un ambiente natural, separación del tráfico rodado y del de peatones, movimiento de masas en los diferentes bloques para obtener efectos de conjunto, supresión de simetrías innecesarias, substituyéndolas por composiciones asimétricas de carácter orgánico, en las que los edificios conservan su propia personalidad; supresión de plazas arquitectónicas y disposición, en cambio, de campos deportivos populares. Es seguro que con estas normas se podría obtener un trazado brillante que pudiera dejarnos en buen lugar en cualquier Exposición internacional y en las visitas de los urbanistas extranjeros. ¿Por qué, entonces, se ha seguido un camino tradicional y no se han incorporado estas ideas actuales?

En primer lugar, es natural que la fecha en que se hizo el estudio influyese en la tendencia. Este trabajo se hizo hacia el año 1945, coincidiendo con el final de la guerra y en pleno período de aislamiento con el exterior. No se había producido, por tanto, ese curioso fenómeno de que las ideas de Lecorbusier formaran parte de las fuerzas alineadas con las Naciones Unidas en la pasada contienda y que con ellas se proclamaran victoriosas, creando una psicosis especial en virtud de la cual quien no comulgase con ellas era tachado de reaccionario o de fascista, y yo os confieso que a mí no se me hubiera ocurrido nunca, moviéndome en el ambiente económico y profesional de Madrid, que el sector de la Castellana pudiera llegar a ser una realidad, como un parque en el que pudiéramos disponer los bloques de arquitectura compuestos libremente conforme al sentir estético del proyectista.

Este me hubiera parecido siempre un sueño y, por más esfuerzos que haga, me lo sigue pareciendo.

En esas fechas veíamos claro que la moda de 1929 no era una solución adecuada. Intentamos reiteradamente adaptarla dándole un cierto sentido de acoplamiento al terreno y dotándola de centros urbanos y elementos de composición; pero, en verdad, cuantos anteproyectos hicimos no nos parecieron satisfactorios. Por otra parte, el destino de centro comercial que preveíamos para el sector exigía que los solares fueran aptos no solamente para viviendas, sino para otros usos, tales como espectáculos, hoteles, edificios comerciales, Bancos, etc., todo lo cual no se amolda a la edificación de dos crujías, sino que requiere trazados sencillos y elásticos que puedan amoldarse a necesidades muy diferentes que se van planteando a lo largo de cincuenta años.

Aun cuando definimos concretamente un polígono de zona comercial, es natural que la realidad no se sujeté luego estrictamente a esas líneas, y, por tanto, la zona comercial ha de poder ampliarse gradualmente. En estas condiciones, ¿qué otro trazado que no sea la manzana rectangular, ajustada a una determinada ordenanza, puede adoptarse? ¿Os imagináis un trazado del tipo moderno, en que los edificios públicos están perfectamente previstos de antemano, y cómo puede funcionar



Particular del modelo de la avenida del Generalísimo.

cuando de pronto un ministro dice que quiere el edificio de su Ministerio en ese sector, o bien un Banco quiere hacer allí su sede? A poco que meditéis, comprenderéis que, con todos sus atractivos estéticos indudables, los trazados de la escuela de Lecorbusier sólo sirven cuando el régimen imperante es una dictadura socialista, y ya es muy dudoso que aun una dictadura así pueda imponer una disciplina tan férrea a la construcción para exigir unidad arquitectónica a composiciones que valen muchísimos miles de millones de pesetas. Probablemente se requiere una dictadura de un grupo pequeño de personas que con un espíritu análogo al de los Faraones o los Césares imponga su voluntad disponiendo directamente de los medios económicos necesarios. De no ser así, estas orientaciones han de limitarse a aquellos trabajos en los que las entidades propietarias, bien sea el Estado, el Ayuntamiento o una empresa particular puedan alcanzar el total dominio del suelo y los medios financieros necesarios para la realización de la obra total de edificación.

Esto, hoy por hoy, se puede conseguir solamente en barrios residenciales limitados y que respondan a determinadas condiciones económicas y sociales, en algunas intervenciones parciales del Estado y del Municipio, en Estados más o menos socialistas y que cuenten con una economía próspera y en las intervenciones de las grandes empresas financieras de tipo americano, capaces de abordar temas de miles de millones como parte integrante de grandes obras de colonización. Es evidente que cuando se presentan estas ocasiones el tema es suggestivo y tentador; pero aun en muchos de estos casos, antes de aceptar ciegamente los dogmas de la escuela, es claro que deben meditarse bien otras muchas circunstancias, tales como son: el medio geográfico, la cultura de la población, la manera de ser de las gentes, la personalidad humana de los futuros ciudadanos, el régimen social en que viven y quieran vivir, sus ideas sobre la religión, la vida social, las relaciones humanas, los factores económicos en relación con esta vida, pues los grandes dispendios por obtener una mecanización de la vida pueden restar muchos otros alicientes cuyo valor humano puede ser muy superior.

La decisión de embarcar a una sociedad, a una ciudad, a un país por un camino de éstos implica una responsabilidad extraordinaria, y para ello, desde luego, no es suficiente la propaganda puramente técnica de unos grupos profesionales que, junto a su indudable talento, presentan para nosotros muchos motivos de sospecha. Yo no puedo olvidar las palabras que Gio Ponti pronunció en la Asamblea de Arquitectos de Barcelona, hablando del sentido profético de la arquitectura, considerando que estas instituciones estéticas del arquitecto y, sobre todo, del urbanista, plantean a la sociedad la exigencia de transformarse para hacerlas posible. Es mucho lo que se juega por medio para que tan alejadamente nos embarquemos en una nave de tan frágil ideología. Yo entiendo que la arquitectura y el urbanismo han de servir a la sociedad, y no al revés; y que si bien en muchos casos pueden constituir una base que oriente el progreso de la misma, este progreso ha de ser una obra armónica y conjunta de sus diversos factores constitutivos.

Se han expuesto anteriormente los medios tan precarios de que disponemos para dominar el suelo: poco

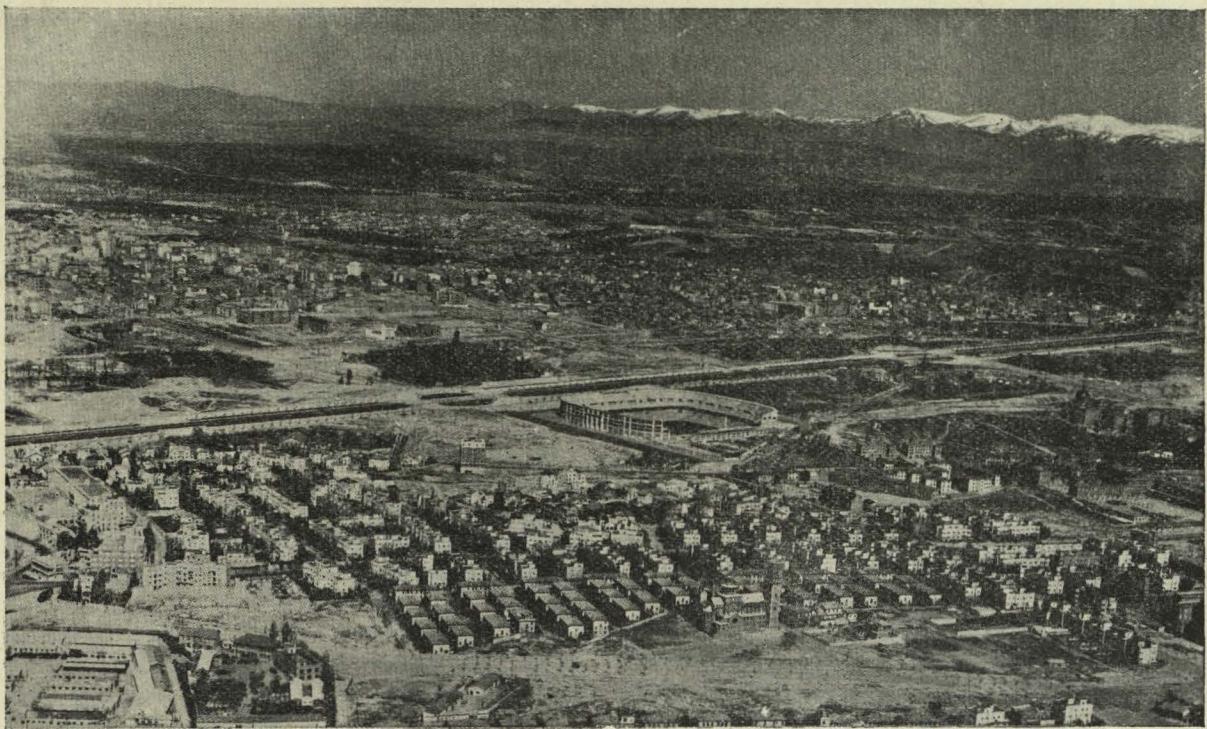
dinero y poca experiencia práctica. El Reglamento aprobado es un ensayo en el que nosotros los técnicos tenemos que hacerlo casi todo, pues resulta muy difícil encontrar los necesarios colaboradores en el orden jurídico, administrativo y económico. La realización de las obras es claro que será llevada a la práctica por la iniciativa particular. El programa concreto de edificios públicos que se vayan a levantar en la Castellana es absolutamente imposible de prever. El sector ha de edificarse en un período de cuarenta a cincuenta años, y nadie, ni siquiera un dictador socialista, podría prever sensatamente el detalle de las edificaciones públicas que irán siendo necesarias. Muchos de los organismos y de las empresas que se sitúen allí no habrán nacido todavía. Era necesario, en consecuencia, planear un trazado discreto y elástico.

Por otra parte, ¿os imagináis el ambiente que hubiera encontrado un plan de los que decimos actuales en nuestro medio político y social? No podemos olvidar que el español es eminentemente tradicional; que en tanto que en muchos países extranjeros la novedad es la mayor categoría en la escala de valores estéticos, aquí en España sucede lo contrario: aquí todo lo nuevo es sospechoso y, en cambio, lo permanente, lo experimentado, lo arraigado en las gentes, eso es lo que adquiere la máxima cotización.

Un tema de la trascendencia de la Castellana no podía lanzarse a un ensayo sin ambiente, pues hubiera constituido un fracaso, que hubiera podido arrastrar no solamente a los autores del Plan, sino muchos intereses profesionales y políticos, además de causar un daño positivo al medio económico y social de la construcción en Madrid.

Claro está que en este análisis se enfrentan posturas extremistas, y muchos de vosotros os preguntaréis si entre un camino tradicional y unas corrientes de vanguardia no existen caminos intermedios que permitan hacer compatibles las determinantes de la realidad con una cierta evolución de los trazados hacia formas de interés más universal. Planteado el asunto en este terreno, no cabe duda de que algo se pudiera haber hecho, y yo concretamente modificaría con gusto dos cosas del Plan: una, el sector residencial de la parte nordeste, que, por constituir una transición hacia los sectores de ciudad-jardín de Chamartín, pudo haberse proyectado con más generosidad y con más alegría, dando así entrada a un núcleo que podía ser una zona residencial privilegiada en Madrid. Otra rectificación que me gustaría hacer sería la de no haber dado por hecho en las Ordenanzas que la edificación de las manzanas correspondiera al tipo de ensanche con patio de manzana central, sino que en cada caso nos hubiéramos reservado una posible discusión con los propietarios, habiendo establecido un máximo de aprovechamiento para tratar de orientarles hacia formas arquitectónicas de acuerdo con la evolución que todos deseamos.

No sé si llegaremos a tener un momento favorable para hacer estas rectificaciones. En cuanto se refiere a la zona comercial, el trazado que figura en el Plan tiene carácter provisional, y, si bien las manzanas alineadas a lo largo de la avenida de la Vaguada están enlazadas con las alineaciones generales condicionadas a las urbanizaciones colindantes, en cambio el polígono más importante, el comprendido entre la Castellana, la Ron-



Vista aérea de la parte intermedia de la avenida del Generalísimo.

(Foto T. A. F.)

da y la primera transversal, permiten una modificación de criterio todo lo profunda que se quiera.

Todos vosotros podéis ayudarnos mucho a conseguir las rectificaciones que permitan que, sobre la malla general establecida, se obtengan efectos arquitectónicos parciales de interés creciente. Nuestra actuación tiene que estar estrechamente vinculada al ambiente que percibamos en nuestros compañeros, en nuestros constructores y en nuestros políticos. Si todo el mundo nos presiona para que el aprovechamiento del suelo sea máximo y para que no pongamos trabas a la libre fantasía de cada arquitecto o de cada constructor, es inútil soñar con grandes renovaciones. Si, en cambio, un espíritu crítico constructivo, una colaboración de compañeros y empresas que soliciten ambientes más modernos de los que proyectamos; si al menos podemos tener la confianza de que nuestros esfuerzos pueden ser comprendidos y apoyados, en ese caso es posible rectificar con cierta decisión.

De todas maneras, ya en la actualidad la Comisión de Urbanismo usa de las medidas de que dispone en el sentido de conceder las mayores facilidades para introducir modificaciones que supongan una mejora, y así, por ejemplo, las manzanas al norte y sur del estadio del Real Madrid han sido modificadas en su trazado para adaptarse a formas algo más modernas, a base de algunos edificios de altura y de algunos bloques de dos crujías.

Para terminar, quiero también advertir que en este sentido de la mayor o menor modernidad del sector no

hay que olvidar que la Castellana es solamente una pieza del conjunto del Plan de Madrid y que desde un punto de vista residencial no ha de suponer más allá del 3 por 100 del conjunto.

Como entiendo que los caminos que sigue la arquitectura moderna son, al menos en Madrid, aplicables a sectores reducidos de la población, pues, francamente, no puedo concebir nuestros suburbios convertidos en ciudad verde, hay que tener en cuenta que dentro del Plan existen muchas posibilidades de actuar libremente, posibilidades que, por desgracia, se utilizan muy poco, pues, como decía antes, la inmensa mayoría de nuestros compañeros no nos solicitan más que un aumento del aprovechamiento del solar.

Como veis, el proyecto de la Castellana no nos ha de dar ningún éxito en certámenes internacionales, ni siquiera podrá satisfacer nuestro amor propio cuando lo enseñemos a compañeros extranjeros; pero creo, sin embargo, que no resultaría fácil modificar sustancialmente su condición si queremos forjar una obra adaptada a nuestras condiciones económicas y sociales. Ahora bien: la obra puede tener acentos muy distintos según como se lleve a cabo, y si conseguimos dirigirla ordenadamente y dotarla de construcciones dignas y monumentos notables, podremos conseguir el mejor sector urbano de nuestra nación. Y no olvidemos que de los croquis que vienen en las revistas a la realidad hay mucha diferencia, pues, por ejemplo, nuestros ensanche del siglo pasado sostienen con ventaja las realizaciones de la misma época de nuestra nación vecina.

# INTERVENCIONES



LUIS PEREZ MINGUEZ

Quisiera destacar la importancia que tiene el que un proyecto como el de la prolongación de la Castellana esté ya en marcha y en parte terminado. Las dificultades de todo orden que ha habido que vencer realizan aún más la capacidad realizadora de sus ejecutores y la habilidad indudable de su gestión política. Aparte de los defectos que, como todas las cosas, pueda tener, este solo hecho acredita ya una labor meritaria y extraordinaria en unas circunstancias tan difíciles como las actuales. Entrando en el terreno de una posible crítica, es, a mi juicio, la más importante la inadaptación al terreno del trazado de cuadrícula adoptado. La justificación de ser un sistema tradicional utilizado en Barcelona y en el barrio de Salamanca, de Madrid, no es muy convincente, pues en ambas ciudades no se hizo más que emplear los trazados entonces en boga en Norteamérica y Francia, sin que pueda decirse realmente que representen una línea tradicional española ininterrumpida. Para encontrar un antecedente dentro del urbanismo español, habría que remontarse a los trazados de cuadrícula de las colonizaciones americanas del siglo XVI, en las que se utilizó en forma esquemática y adaptándose siempre al terreno en disposiciones muy variadas.

En la actualidad es difícil encontrar trazados modernos que pudieran representar la continuación de una tradición urbanística española. Existen varias influencias externas que condicionan evidentemente nuestros trazados, entre ellas la francesa, por más próxima, y la alemana, por su importancia universal. Esta última caracterizada por su cuidadoso estudio de adaptación al terreno, coincidente en este aspecto con el movimiento paisajista inglés.

Es norma generalmente aceptada que el adaptar los trazados urbanos a las irregularidades del terreno tiene, en primer lugar, grandes ventajas de orden estético, puestas de manifiesto en ejemplos antiguos, como el de la plaza de España en Roma, Santiago de Compostela, Burgos, etc., y en segundo término es indudablemente

más económico. En el caso concreto que nos ocupa, un tanteo aproximado nos da un volumen de cerca de dos millones de metros cúbicos de movimientos de tierra necesarios para explanación de vías públicas y jardines (la zona tiene un total de más de dos millones de metros cuadrados de superficie), y si a esto se añaden los metros cúbicos de desmonte de los solares resultantes para dejarlos en condiciones de ser edificados, la cifra anterior puede llegar a duplicarse. El resultado de esta labor será transformar un sector, que tenía el aspecto característico de todos los alrededores madrileños, vagadas flanqueadas de pequeños cerros arbolados, en una superficie aproximadamente plana, con una pendiente ascendente y uniforme del 2,5 por 100.

El trazado de cuadrícula tiene, además, los inconvenientes ya conocidos de sus calles monótonas que se pierden en el horizonte, su sistema viario insuficientemente diferenciado y otros más de menor cuantía, que en conjunto lo hacen poco recomendable en este caso.

VICTOR D'ORS

I. No ha acabado de cuajar una conciencia de la importancia extraordinaria que representa, en todos los órdenes, este gran eje urbanístico capital que es el conjunto paseo del Prado, Recoletos, Castellana y sus opuestas prolongaciones.

Nuestra generación de arquitectos contrae al decidir del futuro de esta gran vía «aparcada», de tan destacada representación, una responsabilidad incalculable.

II. Las condiciones naturales de este antiguo cauce, en perfil transversal y longitudinal, tanto como el estado de urbanización y de construcciones con que se encontraba al final de nuestra guerra de Liberación y las oportunidades que ha brindado desde aquel momento el «crecimiento» del Estado español y otro conjunto de factores que aquí no podemos analizar, nos han proporcionado ocasión—me refiero a los urbanistas de nuestra generación—de crear, en gran parte, una vía única en el mundo, probablemente la más bella de cuantas existen, sólo parangonable al gran canal de Venecia.

III. Desgraciadamente, la cosa no parece llevar este camino y más bien se diría que nos empeñemos en abismar estas posibilidades y producir «una calle General Mola cualquiera» o «una calle de Torrijos cualquiera» a mayor escala.

IV. No podrá decir nadie que a mí me incumbe responsabilidad en este sentido; he gritado con todas mis fuerzas, en todas las ocasiones posibles, el aviso de estos peligros, y además, en camino de crítica constructiva, tengo a mano también soluciones en el sentido de aprovechar las condiciones citadas en el apartado II.

V. No pueden de ninguna manera alegarse como causantes de esta ruina de las posibilidades de esplendor de la Castellana las consabidas razones más o menos sofisticamente económicas de que no se podían sostener los

palacios (puesto que no se trata tampoco de esto esencialmente) ni de la coacción financiera de las inmobiliarias (puesto que éstas hubieran encontrado iguales o mejores posibilidades aún en la zona inmediata de influencia de la Castellana), ni del problema de las alturas, ni del aprovechamiento del espacio, puesto que todo ello no era lo esencial para salvar estética y representativamente esta vía única, eje capital de España.

VI. Además hay algo básico. La Castellana y el Prado deben de ser protegidos por unas ordenanzas estéticas especiales. Esto es primario, y sin esto los peligros van ser día a día mayores.

## LUIS BELLIDO

La Oficina Técnica del Ayuntamiento de Madrid, cuando se planteó este importante problema, fué, como ha dicho Fonseca, completa y decididamente partidaria de la prolongación por el trazado en vaguada siguiendo la misma norma de los tres trozos existentes: paseo del Prado, paseo de Calvo Sotelo y paseo de la Castellana. Estimamos entonces, y este sigue siendo mi criterio, que el trazado recto, sin tomar en cuenta la topografía del terreno, es totalmente equivocado.

## FERNANDO CHUECA

No conozco el problema, ni exactamente la topografía, y, por tanto, voy a intervenir con poco rigor, que os ruego me disculpéis; pero ¿no se podía haber conservado la vía-parque que está desarrollada en el proyecto de Zuazo, y que hubiera logrado dar ese carácter representativo que debe tener esta entrada de Madrid, como me parece muy bien apuntado por Víctor d'Ors? Hoy día, en el Prado, existe ya de hecho una vía-parque de cierta importancia, y aquí es una regresión el prescindir de ella. Esto hubiera permitido canalizar la circulación rápidamente, y, como dice Fonseca, haber logrado primero la función de tráfico y luego esa representativa. Ahora da la sensación de que es un ensanche; mas no se destaca la función de esa vía.

## JOSE FONSECA

De la mayoría son conocidas las dificultades que existen para llevar a cabo este proyecto de la prolongación de la Castellana. A mi juicio, y como crítica del mismo, estimo:

a) Que entre la solución tradicionalista adoptada y las modernas teorías propugnadas ahora existía un término medio más acertado. Las manzanas de bloques, tan sugestivas en los planos y perspectivas, pierden mucho de su atractivo en la realidad con las antiestéticas colgaduras de las ropas puestas a secar y demás servicios. Es preferible la solución de la manzana con patio.

b) Estas manzanas con patio central tienen su solución óptima en plantas alargadas, predominando en ellas, de modo decisivo, la orientación. En el caso de Ma-

drid, ésta es la Norte-Sur. Entiendo equivocada la forma, más bien cuadrada, de las manzanas del proyecto.

c) El gran eje Norte-Sur que es el paseo de la Castellana, continúa, en la proyectada avenida del Generalísimo, un error que aquél presenta. La excesiva interrupción por las calles laterales que lo cortan normalmente. No veo qué inconveniente habría en que la serie de manzanas Norte-Sur con fachada a la avenida del Generalísimo, y que, repito, debían ser más largas, fuesen continuas para dar lugar a muy limitadas interferencias de tráfico rodado, normal a la citada avenida.

d) A la vista del éxito que ha tenido el bloque de viviendas conocido por la «Casa de las Flores», del barrio de Argüelles, creo que se debía haber tomado en consideración esta enseñanza.

e) A mi juicio, que la prolongación de la Castellana se haya llevado a cabo en línea recta. Cuando hace años se inició este tema, la reacción del Ayuntamiento de Madrid y de una gran parte de los arquitectos madrileños fué muy decidida, oponiéndose al proyecto del Ministerio de Obras Públicas, que propugnaba la prolongación recta. A mi entender, esto supone una verdadera equivocación.

## LUIS GUTIERREZ SOTO

Ya me hago cargo de las tremendas dificultades que ha debido tener este proyecto, que, enfrente de otras soluciones extranjeras actuales, más atrevidas y modernas, tiene la particularidad, ciertamente nada desdeñable, de que se ha llevado a la realidad.

De mí sé deciros que, en el ejercicio diario de la profesión, y especialmente en el vital problema del proyecto de viviendas, que me apasiona, tengo muy poco en cuenta los proyectos, tan vistosos y modernos, de las revistas extranjeras. Y esto no porque no me gusten, que me encantan, sino porque entiendo que no son realizables en España. Las razones de esto son muy largas de explicar, y espero dar cumplida cuenta de ellas en una próxima reunión de estas Críticas, en que trataré este tema.

Pues bien: a mi juicio, este estado de ánimo es el que ha debido influir en la redacción de este proyecto para la prolongación de la Castellana.

Por ello quizás ocurra con esta avenida del Generalísimo lo que con las viviendas que hacemos los arquitectos españoles. Que son unos buenos proyectos, pero poco espectaculares y atractivos para ser vistos fríamente en unos planos, porque en ellos se ha atendido con especial cuidado a las condiciones que hagan factible su realización.

## PEDRO BIDAGOR

Es difícil en este caso tomar modelo de lo que se hace en el extranjero, porque nosotros nos movemos en un medio ambiente muy distinto al de los otros países europeos: Inglaterra, Francia, Bélgica o Italia, por ejemplo. Conozco lo que se ha hecho en estos

países, y he comprobado siempre una gran diferencia de criterio entre las soluciones de «revista» y las de la realidad.

Aquí llego a la conclusión, después de esta pequeña discusión, de que el proyecto no gusta. Sin embargo, en el momento de dar soluciones concretas he encontrado que no se han presentado ideas esenciales. En primer lugar, no creo que la avenida del Generalísimo, trazada en línea recta, sea una equivocación: el que haya que haber movido algunos metros cúbicos de tierra, aunque la cifra a que se haya llegado sea de alguna consideración en determinados casos no es un factor a tener demasiado en cuenta. Se ha conseguido una vía de un impresionante efecto, con solares en excelentes condiciones.

Esta prolongación de la Castellana es, dentro del programa del conjunto de Madrid, un nuevo centro comercial de importancia. En él disponer un gran parque, como propugna Pérez Minguez, no tiene sentido. Por otra parte, en esta zona el interés residencial es

mínimo, aceptado que, repito, va a ser un centro comercial: la discusión de la conveniencia u oportunidad de este destino nos llevaría a la discusión del plan general de Madrid, que no es el objeto de esta reunión.

Se prevén aquí cien mil habitantes, que para los tres millones del plan son un tres por ciento. Es decir, su interés comercial supera al de residencia y define y caracteriza la zona.

Quiero traeros a la memoria que la mayoría, por no decir todas, las urbanizaciones sistemáticas extranjeras están pensadas para conjuntos típicamente residenciales, sin la complejidad de problemas que hemos abordado en esta zona.

Termino pidiendo la colaboración de todos. He de deciros que desde el año 1939 hasta ahora no se nos ha presentado más iniciativa, por parte de arquitectos o de entidades, que una, propuesta por el arquitecto Zuazo. Es preciso que todos toméis parte en la tarea, porque, en definitiva, el éxito o el fracaso de esta avenida del Generalísimo está en vuestras manos.

